Motociclism

Problema sgomotului

Incepând să ne ocupăm azi, în afară de problema generală a promovării motociclismului în ţara noastră, şi de chestiunile tehnice legate de acest sport, vom privi câteva aspecte referitoare la sgomotul motocicletei.

In primul rând, trebue să recunoaştem cu toată sinceritatea, că unul din marii duşmani ai motocicletei (în sensul propagandei şi al răspândirii ei) îl constitue sgomotul exagerat produs de eşapamentele ei.

Mai toţi aceia cari nu iubesc motocicleta („motofobii") o învinuesc că este o maşină de deplasare cu scandal, care sparge timpanele, distruge nervii, etc...

Din păcate, cei cari glăsuesc astfel au câteodată şi puţină dreptate, întrucât se găsesc piloţi de motocicletă, care, scoţând dinadins tobele sau chiar scurtând eşapamentele, se complac să ruleze într'o adevărată cascadă de bubuituri.

Şi totuşi este destul de simplu să obţinem liniştea dorită de toate urechile (şi de cele poliţieneşti în special).

Toată problema este să înzestrăm maşina noastră cu eşapamente suficient de lungi, prevăzute cu tobe de proporţiuni convenabile, cari la rândul lor să aibă la orificiul de evacuare o aşa numită „coadă de peşte" care se continuă în interiorul tobei printr'un amortisor de flacără şi sgomot, cilindric şi găurit (pentru a lăsa gazele să se evacueze rapid).

Această măsură nu trebue luată decât numai la motocicletele vechi (sau cele al căror fost proprietar era amator de scandal) căci cele noi rivalizează într'o întrecere constantă spre a obţine minimum de sgomot.

Nu se poate cere încă, desigur, unei motociclete cu un singur cilindru, tăcerea absolută a unei limuzinc care are opt cilindri, înfundaţi sub saltea a de apă care-i răceşte blocul; totuşi, graţie perfecţionării ultimelor tipuri, s'a ajuns ca sgomotul unei motociclete de cilindraj cât de mic, să fie atenuat în asa fel, încât respiraţia eşapamentului să-ţi facă o adevărată plăcere s'o auzi.

In această privinţă Germania a ajuns la o performanţă remarcabilă, întrucât a putut scăpa faimoasele sale maşini de 200 cmc. în doi timpi (a căror ţăcăneală neregulată şi ascuţită era în deoşebi cunoscută) de plaga unui sgomot dezagreabil şi plicticos.

Citind aceste rânduri, se vor găsi unii motociclişti cari să afirme că reducerea sgomotului scade şi randamentul maşinii. N'au dreptate, căci, chiar dacă motorul depune un efort suplimentar neînsemnat, foloasele lipsei de sgomot, din toate punctele de vedere, este de o mare însemnătate.

Deci, motociclişti, feriţi-vă de sgomot!

Cel ce goneşte într'o trombă de pocnituri şi rateuri voite (cum fac unii cari decompresează în mers) n'are nici un folos şi nu poate trece decât drept un mitocan care n'are idee ce este eleganţa sportului, şi care prin atitudinea lui (şi mai ales a maşinei ce-i aparţine) nu face decât să mărească numărul celor ce nu pot suferi motocicleta.

Şi de acest lucru, n'avem de loc nevoe.

Gr. O. I.

Ernest Henne

va avea un urmaş

Germania nu vrea să piardă recordul mondial de viteză

Excelentul pilot Ernst Henne, deţinătorul recordului mondial de viteză absolută, pe motocicletă, a abandonat sportul pe două roţi. A anunţat acest lucru acum câteva luni, adăugând că se va consacra automobilismului, manifestare sportivă în care anul trecut a cunoscut frumoase succese, dintre cari victoria în „Marele Premiu al Bucureştilor" spune mult.

Ernst Henne a fost un motociclist neîntrecut — cei 271 km. 503 pe oră, realizaţi pe autostrada Frankfurt-Darmstadt, constituesc şi azi recordul mondial de specialitate — şi făgăduieşte să joace un rol de frunte şi în probele automobiliste.

Compatrioţii săi şi-au pus multă nădejde în el şi, cum este încă destul de tânăr, Henne nu va pierde ocazia să răsplătească încrederea ce i s'a acordat.

Deocamdată, nu va concura decât în competiţiunile rezervate trăsurilor de sport dar, nimic nu-l va împiedica să debuteze, în curând, în rândul stăpânitorilor de „bolizi".

GERMANIA VREA UN URMAŞ AL RECORDMANULUI

Retragerea lui Ernst Henne din motociclism, nu a fost întâmpinată cu simpatie de conducătorii sportului german, pe cari probabilele asalturi ale motociclişti lor englezi nu-i lasă impasibili. Italienii deasemenea prezintă un pericol pentru recordul aflat astăzi în patrimoniul Germaniei.

In ultimii ani, lupta pentru realizarea celei mai ridicate viteze motocicliste, s'a circumscris între reprezentanţii Angliei, Italiei şi Germaniei. Finalmente, triumful a rămas de partea ultimilor, Henne recucerind un titlu pe care îl pierduse în favoarea englezilor şi, la rându-le, în favoarea italienilor.

Diferenţele dintre recorduri, sunt însă atât de mici, încât orice tentativă se poate solda cu îmbunătăţirea timpului lui Henne şi deci cu expatrierea, din Germania, a recordului mondial.

GEYER ŢINUT IN MARE STIMA

Spre a preîntâmpina această posibilitate marii constructori germani au pornit în căutarea oamenilor capabili să salveze situaţia.

Desigur că nu s'a recurs numai la consacraţi ci s'au recrutat elemente şi din rândul speranţelor.

Totuşi, se pare că atenţia tuturor este concentrată asupra lui Geyer, un alergător de prima mână, care are la activul său numeroase recorduri internaţionale şi multe victorii concludente în marile probe ale calendarului.

Mai multe uzine i-au pus la dispoziţie maşinile lor şi Geyer a început un antrenament metodic care prevesteşte reuşita încercărei finale.

Ciclism

Hrenciuc, adversarul N. 1 al lui Tudose în cursa de Duminică

Fostul campion deţine o formă excelentă

După cum am înştiinţat într'unul din numerile trecute, Hrenciuc este văzut zilnic pe dealul Cotroceniilor în drum spre ocupaţia cotidiană îmbinând astfel în mod util sportul cu bicicleta ca mijloc de locomoţiune.

In afara acestei plimbări zilnice, căreia îi imprimă pe alocuri, aspectul unei adevărate alergări, Hrenciuc, fostul campion naţional de „ciclo-cross"

DUMITRU HRENCIUC

se antrenează serios şi pe parcursul alergării de poimâine.

Astfel, diriguitorii săi ne anunţă că „Goguţă" (Hrenciuc) deţine o condiţie fizică excelentă şi e hotărît să-şi înscrie încă odată numele în palmaresul probei.

Dacă va reuşi sau nu, asta rămâne de văzut pe teren. Până atunci, — îl notăm drept adversarul nr. 1 al lui Tudose, — favoritul alergării, — care are „atout"-ul unei victorii în actualul sezon, iar „Goguţă" abea reintră după o absenţă îndelungată.

Automobilism

CURSA „O MIE MILLE"

se va alerga anul acesta în ziua de 3 APRILIE

A 12-a ediţie a probei a întrunit adeziunile câtorva aşi ai volanului european

In calendarul de activitate A. I. A. C. R., în rândul probelor automobiliste de mare răsunet, stă şi proba de rezistenţă ce se dispută anual, în Italia, pe distanţa de o mie de mille.

Intrecerea constitue un sever examen, datorită faptului că piloţii trebue să rămână la volan 15-20 ore şi să lupte cu un parcurs dintre cele mai variate, utilizând o ridicată medie orară.

Este adevărat că în acest parcurs figurează câteva auto-strade cari permit accelerarea la maximum a motoarelor, dar nici virajurile şi întortochieturile nu lipsesc.

Se poate deci lesne înţelege că „Mille Miglia" nu este o competiţiune la îndemâna oricui pentrucă nici realizarea unei medii orare de peste 100 km. nu stă în posibilităţile tuturor.

Brăzdând Italia, această întrecere nu poate fi absolvită decât de piloţi încercaţi şi bine înzestraţi din punct de vedere fizic, căci nu este uşor să conduci, fără întrerupere, atâtea ore.

PARCURSUL

Traseul competiţiunei începe la Brescia, de unde prima plecare se va da în dimineaţa zilei de 3 Aprilie, la ora 2, şi ia sfârşit în aceiaşi localitate, traversând printre altele, oraşele: Parma, Modena, Bolonia, Floenţa, Livorno, Roma, Pesaro, iar Bolonia, Venezia, Verona, Brescia (sosirea).

Nu se poate spune că parcursul nu exercită o atracţie de primul ordin. El întruneşte toate condiţiunile cerute de o cursă de rezistenţă. Este sinuos, presărat cu pante şi văi, aproape în întregime asfaltat şi traversează multe din poziţiile pitoreşti ale Italiei.

Se poate cere mai mult?

CONCURENŢI DE PRIMA MANA

Dată fiind importanţa acestei alergări, o serie de automobilişti consacraţi şi-au înaintat adeziunile, cifra înscrierilor ridicându-se la 50.

Se pare că acest număr nu va fi depăşit întrucât acum două zile s'au închis înscrierile cu triplă intrare şi este foarte probabil că nimeni nu a mai aderat, în ultimul moment, la condiţiunile cursei.

De altfel, organizatorii nu au nevoe de mai mulţi concurenţi, spre a fi siguri de reuşită. Cifra atinsă este cea mai indicată să asigure emulaţia şi să facă din cursă, un spectacol de cea mai bună calitate.

Prezenţa la start a reprezentanţilor industriilor: engleză, franceză, germană şi italiană, precum şi participarea unor automobilişti necontestaţi ca: Dreyfus, Comotti, Richter, von der Muhle, Cortosi, Villoresi, etc., sunt motive cari ne determină să prevedem un mare succes celei de a 12-a „O mie de mille".

ciclo-cross

Campionatul României se va alerga Duminică 27 Martie

Pentru invidiatul titlu de campion naţional se va desfăşura ultima alergare a sezonului de primăvară, în ziua de Duminică 27 Martie, ea întrunind la start tot ce avem mai select în acest soi de competiţiuni, nelipsind fireşte nici obicinuita figuraţie, care constitue partea amuzantă a zilei.

Traseul probei, pe care îl publicăm mai la vale constitue prin varietatea sa o severă încercare, titlul nerevenind decât celui mai dotat concurent şi care a ştiut să treacă mai iute toate greutăţile aşternute în calea participanţilor pe acest traseu admirabil, pe care proba se va desfăşura.

Am publicat, la timp, în întregime

REGULAMENTUL PROBEI

din care reamintim următoarele principale pasagii.

Adunarea concurenţilor în piaţa Brătianu, ora 9 dim., împărţirea numerelor şi semnarea foilor de plecare se face între 9 şi 9.45. După ora 9.45 nu se vai mai primi nici un alergător pentru semnarea foii de plecare.

Plecarea se va da la ora 10 dim. fix, pe următorul traseu:

Pe jos: piaţa Brătianu-piaţa Romană (statuia Lascăr Catargiu).

Pe biciclete: piaţa Romană-piaţa Victoriei.

Pe jos: piaţa Victoriei-începutul şos. Jianu (Bordei).

Pe biciclete: Bordei (şos. Jianu)—Petrol Block (şos. Herăstrău).

Pe jos: Petrol Block—înainte pe şoseaua Herăstrău, apoi la stânga pe linia C. F. R.—Depozitul Unirea.

Pe biciclete: Depozitul Unirea apoi la dreapta şos. Bucureşti-Ploeşti până la statuia Ultimul străjer.

Pe jos: Statuia Ultimul străjer la stânga peste câmp, până la eşirea în şos. Târgovişte-şos. Târgovişte (până la pod).

Pe biciclete: Şos. Târgovişte (Pod)—Pădurice pe stânga, (şos. Târgovişte).

Pe jos: Pădurice, peste câmp şi pârâu până la fabrica Vulcan (şos. Bucureştii Noi).

Pe biciclete: Vulcan (Bucureştii Noi), la stânga până la cantonul Griviţa.

Pe jos: cantonul Griviţa, la stânga pe linie până la cantonul Mogoşoaia (şos. Târgovişte).

Pe biciclete: cantonul Mogoşoaia, la dreapta şos. Hipodrom-şos. Kiselef-Arcul de Triumf.

Pe biciclete: Bordei—şos. Buzdugan—Leonida unde va fi sosirea.

Inscrierile însoţite de taxa de lei 25, se mai primesc până azi, Vineri 25 Martie orele 21 la sediul F. R. S. C., din calea Victoriei 29 et. 3. Se primesc înscrieri telegrafice şi telefonice din provincie, numai pentru alergătorii licenţiaţi pe 1938, termenul de închiderea înscrierilor fiind acelaş şi pentru provincie şi pentru Capitală Orice înscriere venită peste data şi ora mai sus indicată se consideră ca nulă.

Alergătorii au voie să schimbe bicicleta dar numai între ei şi în caz de accident.